

ваніемъ покровительству правительства. Казенные подряды и откупа, выгодные для подрядчиковъ и откупщиковъ, но крайне убыточные для казны и населенія, служили до послѣдняго времени почти единственнымъ источникомъ обогащенія крупныхъ коммерсантовъ не на одномъ Кавказѣ. Разъ послѣдовали другія распоряженія и вообще появилось у правительства стремленіе къ экономіи, кавказская торговля неминуемо должна была сократить свои обороты.

Но всѣ перечисленныя мѣры тѣмъ не менѣе едва ли могутъ служить исключительной причиной застоя нашей торговли. Въ дѣйствительности, „строгости“ новаго начальства нѣсколько преувеличенны; онѣ часто касаются лишь детальной стороны дѣла и упоминаются въ разговорахъ скорѣе для красоты слога. Упраздненіе намѣстничества имѣло послѣдствіемъ упраздненіе двухъ, трехъ десятковъ неособенно завидныхъ синекуръ; сокращеніе численности войскъ на Кавказѣ было незначительное; прекращеніе же безноплиннаго провоза чрезъ нашъ край въ Персію иностранныхъ товаровъ неблагопріятно повліяло главнымъ образомъ на государственный бюджетъ, такъ какъ отъ этой мѣры значительно пострадала дѣла общества закавказской желѣзной дороги, бумаги котораго гарантированы правительствомъ.

На кавказскій торговый кризисъ имѣло много вліянія, между прочимъ, измѣненіе значенія Тифлиса, какъ центрального торговаго пункта. Городъ этотъ до настоящаго времени составлялъ лишнюю станцію для товаровъ, идущихъ на Кавказъ изъ-за границы и русскихъ городовъ, и обратно, что происходило отъ отсутствія въ краѣ сколько-нибудь удобныхъ путей сообщенія. Тифлисъ, съ первыхъ же дней водворенія русскихъ на Кавказѣ, былъ признанъ административнымъ центромъ для всего края, и лучшія дороги со всѣхъ сторонъ проведены были прежде всего къ этому городу. По мѣрѣ же развитія у насъ путей сообщенія, морскихъ и сухопутныхъ, по мѣрѣ расширенія сѣти телеграфнаго сообщенія, кавказская столица стала терять свое привилегированное положеніе и на ея счетъ развились другія, глухія до того мѣстности. Въ этомъ случаѣ особенно много выиграли конечные, приморскіе пункты закавказской желѣзной дороги—Баку и Батумъ (послѣдній къ тому же пользуется выгодами порто-франко).

При описанномъ упадкѣ торговли, свободные капиталы, когда они еще имѣлись у насъ (послѣ послѣдней войны), естественнѣе всего было бы приложить къ какой-нибудь иной дѣятельности. Богатство кавказской природы, ежегодный вывозъ изъ края за границу громаднаго количества сырья, для обработки котораго на мѣстѣ не имѣлось фабрикъ, легко могли-бы натолкнуть нашихъ капиталистовъ